



Stadt Leverkusen

Mobilitätsuntersuchung 2016

- Kurzfassung

Impressum

Auftraggeber

Stadt Leverkusen
Fachbereich Tiefbau
Friedrich-Ebert-Str. 17
51373 Leverkusen

Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
M. Sc. Julian Scheer
B. Sc. Manuel Weiß

Dortmund, im September 2016

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung

Die Stadt Leverkusen hat mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW im Frühjahr 2016 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt. Knapp 800 Haushalte mit über 1.500 Personen haben sich an dieser repräsentativen Erhebung beteiligt und ihre Wege an den ausgewählten Stichtagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnte knapp 1 % der Bevölkerung in Leverkusen befragt und viele Hinweise gesammelt werden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit:

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Bus und Bahnen bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. 86 % aller Haushalte verfügen über (mindestens) einen Pkw. 82 % aller Haushalte besitzen ebenso mindestens ein fahrbereites Fahrrad, wobei der Anteil an Elektrofahrrädern in Leverkusen mit 13% bereits ein vergleichsweise hohes Niveau erreicht. Von allen befragten Einwohnern besitzen 27% eine Zeitkarte für Bus und Bahn (ÖV) und können damit zu den ÖV-Stammkunden gezählt werden. Dies entspricht einem vergleichsweise hohen Niveau. Die meisten Erwachsenen verfügen über einen Pkw-Führerschein (87%). Rund 61% können jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen sowie weiteren 18 % der Leverkusener Bevölkerung steht darüber hinaus ein Pkw zeitweise bzw. nach Absprache zur Verfügung. Von allen Befragten besitzen 15 % neben dem Pkw-Führerschein auch eine ÖV-Zeitkarte und sind somit als multimodale Nutzer einzuschätzen.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

In Leverkusen verlassen 85 % aller Einwohner an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese so genannten mobilen Personen legen im Durchschnitt 3,6 Wege pro Werktag zurück. 15 % aller Einwohner haben an ihrem Stichtag das Haus nicht verlassen. Werden diese in die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Einwohner eingerechnet, beträgt der Durchschnitt 3,1 Wege pro Einwohner.

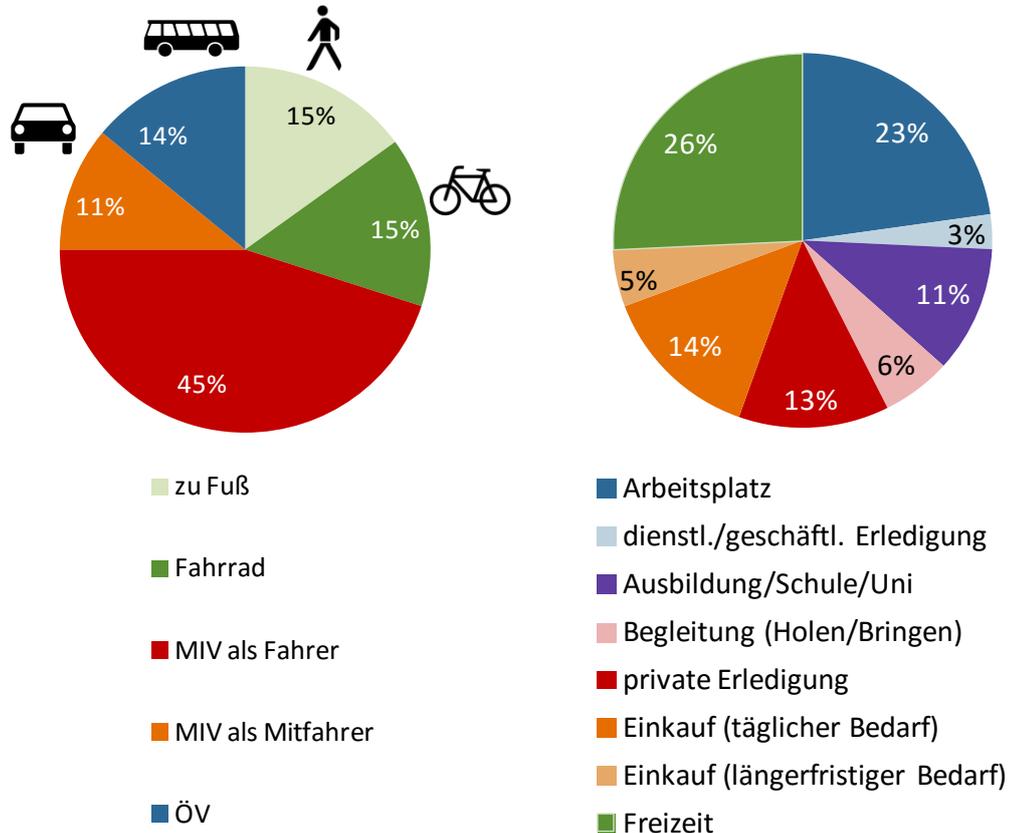
Mobilitätsdaten in Leverkusen

Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,6 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege < 100 km)	8,5 km
Mittlere Dauer eines Weges	25 Minuten
Zeitbudget Verkehr	98 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	510.000

Die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Weg beträgt ca. 8,5 km. Insgesamt werden pro Werktag etwa 510.000 Wege und ca. 5 Mio. Personen-km von der Leverkusener Bevölkerung zurückgelegt.

Als Verkehrsmittel an einem normalen Werktag nutzen die Menschen in Leverkusen zu 56% das Auto (45% als Fahrer und 11% als Mitfahrer), zu 15% die eigenen Füße, zu 15% das Fahrrad sowie zu 14% Bus und Bahn.

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke in der Stadt Leverkusen



Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

23% aller Wege an einem Werktag sind Arbeitswege. Etwa jeder dritte Weg dient dem Einkauf bzw. privaten Erledigungen. 26% sind Freizeitwege, 11% Ausbildungswege, 3% dienstliche Wege und 6% Begleitwege. Der überwiegende Teil der Wege wird tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr zurückgelegt (98%). Die Spitzenzeit ist morgens zwischen 7 und 8 Uhr, in der knapp 11% aller Wege zurückgelegt werden. Nachmittags verläuft die Spitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr etwas flacher als in den Morgenstunden. In diesem Zeitraum werden 8 bis 9 % des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde zurückgelegt. Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Spitze beim ÖPNV: Hier finden 16 % aller täglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege zwischen 7 und 8 Uhr statt. Dies ist auf die im Vergleich zu anderen Wegezwecken überproportionale hohe Bedeutung des Schülerverkehrs für den ÖPNV zurückzuführen.

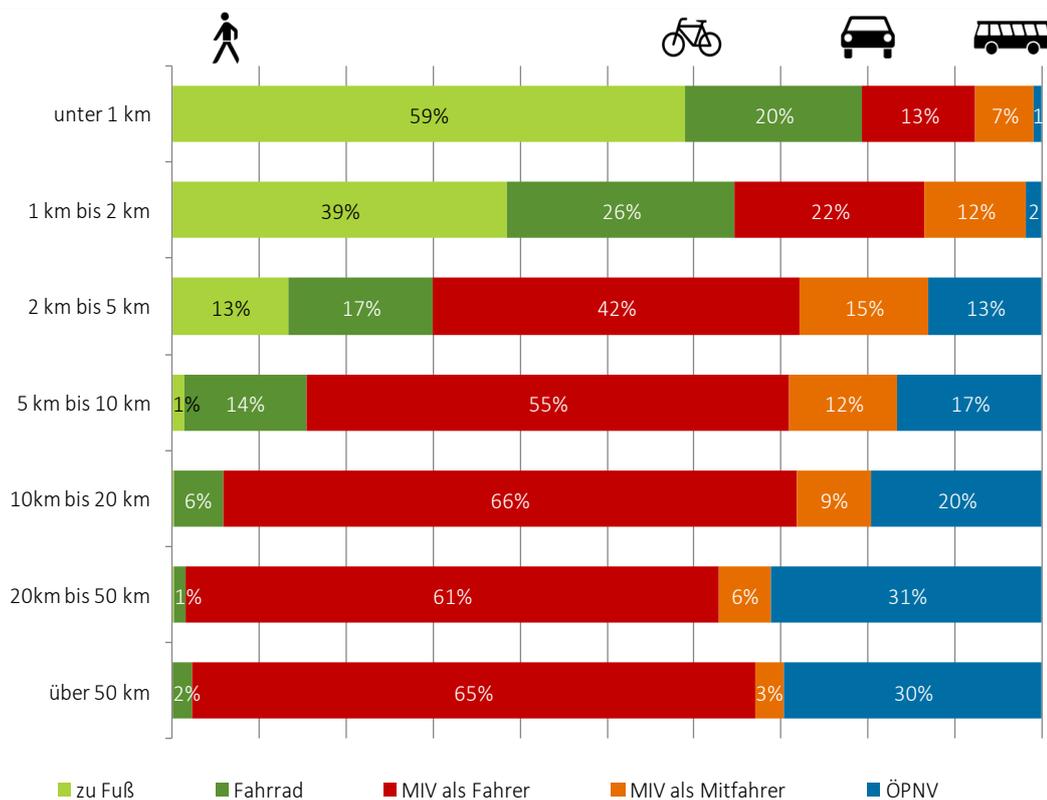
Räumliche Verteilung der Wege

Rund 70% aller Wege an einem Werktag werden innerhalb der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen (kommunaler Binnenverkehr). Etwa ein Drittel der Wege verläuft sogar ausschließlich in einem Stadtteil. 27 % aller Wege hingegen verlaufen über die Stadtgrenze hinaus. Weitere 2 % aller Wege haben keinen Bezug zur Stadt Leverkusen und werden demzufolge von der Leverkusener Bevölkerung außerhalb des Stadtgebiets zurückgelegt. Mit Abstand das wichtigste Ziel der Leverkusener ist die Stadt Köln. Dorthin verlaufen 10% aller Wege.

Wegelängen und Verkehrsaufwand

56% aller Wege sind maximal 5 km lang. Sie bieten daher ein großes Verlagerungspotenzial in Richtung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr). Zwar überwiegen bei Wegen mit einer Länge bis 2 km die aktiven Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr). Allerdings wird bereits jeder dritte Weg zwischen einem und zwei Kilometern sowie 57 % der Wege mit einer Länge zwischen zwei und fünf Kilometern mit dem Auto zurückgelegt. Damit ist das Auto bereits ab einer Entfernung von 2 km das dominante Verkehrsmittel. Der ÖPNV-Anteil nimmt mit steigender Entfernung zu. Dies ist vor allem auf einen vergleichsweise schnellen Schienenverkehr auf Mittel- und Langstrecken zurückzuführen. Das Maximum wird in der Entfernungsklasse zwischen 20 und 50 km erreicht. Dies dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass in dieser Entfernung die nächstgelegenen Metropolen Köln und Düsseldorf erreicht werden.

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege

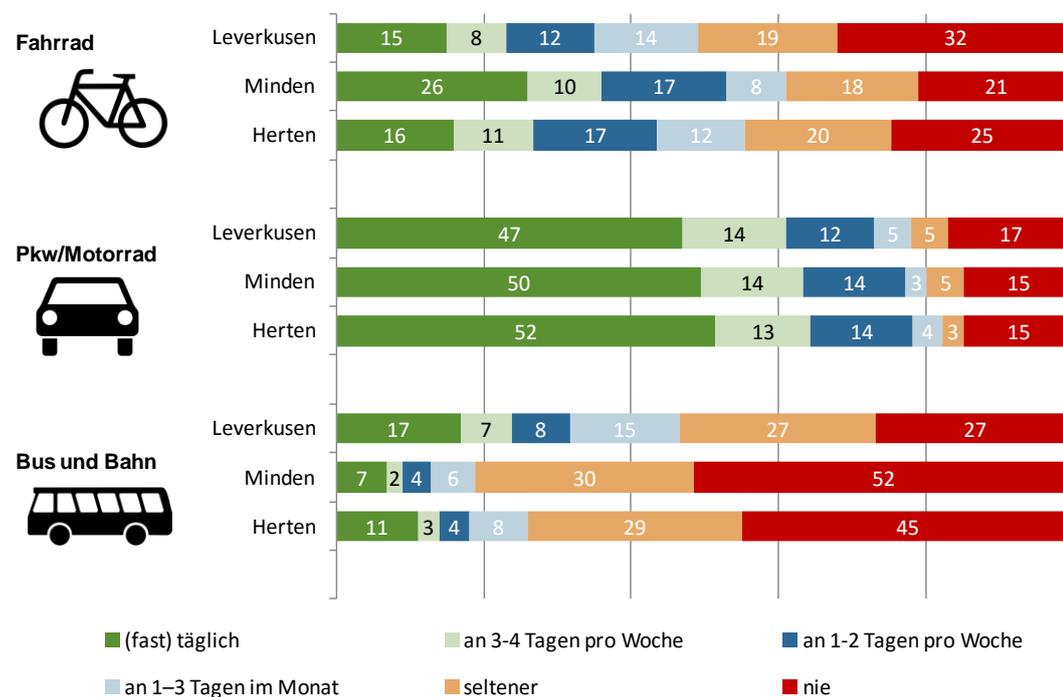


Die durchschnittlichen Wegelänge eines Normalwerktag, die ein Bewohner der Stadt Leverkusen zurücklegt, liegt bei knapp 11 km. Werden die längeren Wege über 100 km ausgeblendet, da sie nicht zur alltäglichen Mobilität zählen, sinkt die alltägliche mittlere Wegedistanz auf 8,5 km. Die Leverkusener legen somit an einem Normalwerktag knapp 32 km zurück.

Nutzersegmente

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt.

Abb. 3: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich



Quelle: eigene Erhebungen und Darstellungen

Während das Auto von fast der Hälfte der Befragten täglich genutzt wird, sind die durchschnittlichen Nutzungshäufigkeiten beim Fahrrad und bei Bus- und Bahn geringer: Diese werden nur von 15 % (Radverkehr) bzw. 17 % (Bus- und Bahn) täglich genutzt. Jeweils rund 30 % nutzen diese Verkehrsmittel hingegen nie (27 % Bus- und Bahn; 32 % Fahrrad). Während dieser Wert im Radverkehr im Vergleich zu anderen Mobilitätsuntersuchungen einen hohen Wert darstellt, ist er für die Nutzung von Bus- und Bahn hingegen auf vergleichsweise geringem Niveau. Bei der Nutzungshäufigkeit des Pkw liegt die Stadt Leverkusen auf ähnlichem Niveau mit vergleichbaren Städten.

Bewertung der Verkehrssysteme durch die Befragten

Bei der Bewertung der Verkehrssysteme in Leverkusen nach Schulnoten erhalten alle Verkehrsmittel außer dem Fußverkehr befriedigende Bewertungen (vgl. Abb. 4). Der Fußverkehr erreicht eine 2,3 als Durchschnittsnote und wird damit in einem (noch) guten

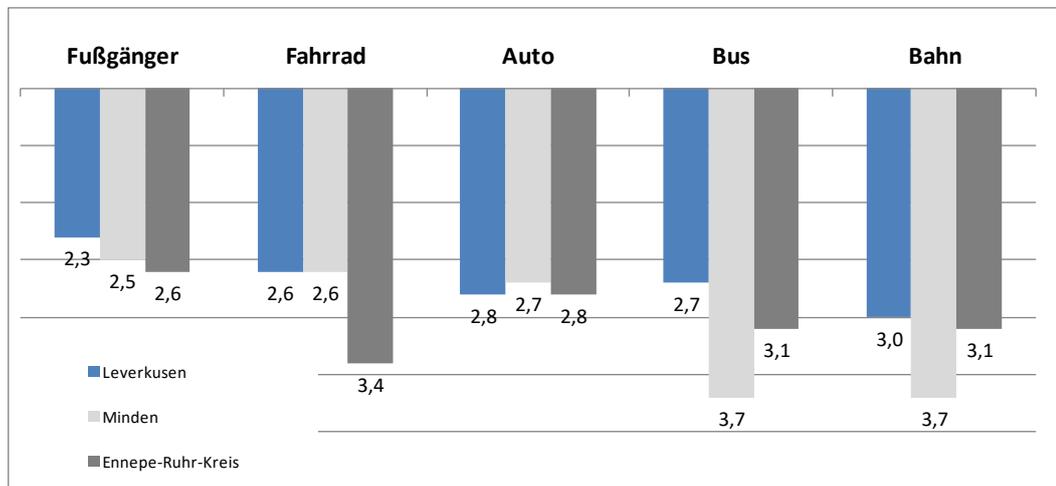
Bereich bewertet. Im Vergleich zu anderen Mobilitätsuntersuchungen wird – trotz einer befriedigenden Durchschnittsnote – insbesondere das Busangebot besser bewertet. Häufig wird hier keine Durchschnittsnote erreicht, die besser als 3,0 ist.

Der häufigste Kritikpunkt am Bus- und Bahnangebot ist die Höhe der Fahrpreise. Beim Bahnangebot werden darüber hinaus auch die Pünktlichkeit sowie die Transparenz der Tarife bemängelt. Zufriedener hingegen zeigen sich die Leverkusener mit der Fahrtenhäufigkeit im Bahnverkehr.

Beim Busangebot zeigt sich eine hohe Zufriedenheit mit der Fahrtenhäufigkeiten bzw. dem Taktangebot und der Pünktlichkeit. Auch Sauberkeit und subjektiv empfundene Sicherheit wird im Busverkehr gut bewertet. Im Vergleich zu anderen Mobilitätsstudien erreicht das Busangebot in Leverkusen damit eine ausgesprochen hohe Zufriedenheit in der Bevölkerung.

Im Fahrradverkehr wird insbesondere der Netzzusammenhang positiv bewertet. Handlungsbedarf hingegen besteht noch in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Auch hier wird zwar keine untypisch schlechte Bewertung erreicht. Dennoch haben hier immerhin 40 % der Befragten die Verkehrssicherheit mit maximal befriedigend bewertet, 9 % sogar mit mangelhaft oder ungenügend. Ein weiterer Kritikpunkt ist zudem die Anzahl der verfügbaren Radabstellanlagen.

Abb. 4: Bewertung der Verkehrssysteme



Zusammenfassendes Fazit

Derzeit wird die Mobilität in Leverkusen vor allem vom Auto geprägt. Allerdings erreicht auch die Bus- und Bahnnutzung einen soliden Stellenwert. Positiv ist hier vor allem anzumerken, dass im Vergleich zu anderen Mobilitätsuntersuchungen der Anteil derjenigen gering ist, welche Bus- und Bahn nie nutzen. Die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrads hingegen liegt eher auf einem geringen Niveau, auch wenn die Fahrradnutzer ihr Verkehrsmittel vergleichsweise intensiv nutzen. Somit wird ein solider Radverkehrsanteil von 15 % am Modal Split erreicht.

Der Pkw-Besitz ist im erwarteten Bereich auf einem durchschnittlichen Niveau. Verglichen mit ähnlich strukturierten Regionen besitzt der öffentliche Verkehr einen überdurchschnittlichen Stellenwert. Sowohl die ÖV-Zeitkarten- und die Nutzungsquoten als auch die Bewertung dieses Verkehrssystems liegen über dem Niveau von vergleichbaren Städten. Insbesondere der Busverkehr wird überdurchschnittlich gut bewertet.

Insbesondere die kurzen Wege bis 5 km stellen noch ein Verlagerungspotenzial zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs dar. Aber auch Wege mit einer Länge von 5 bis 10 km sind zukünftig ein wichtiges Potenzial für den Radverkehr. Der bereits hohe Anteil an Haushalten, die ein Elektrofahrzeug besitzen (13 %) und der stetig wachsende Anteil der Elektrofahrzeuge (E-Bikes/Pedelecs) bietet realistische Chancen, z.B. längere Wege oder Wege in topografisch bewegten Stadtteilen mit dem Rad zurückzulegen und damit noch mehr Menschen für den Radverkehr zu gewinnen (z.B. Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“). Dies kann durch eine Anpassung von infrastrukturellen Voraussetzungen, insbesondere von Abstellanlagen, auch gezielt gefördert werden.

In Verbindung mit der Einrichtung und Erweiterung von hochwertigen und sichereren Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und bedeutenden Bushaltestellen kann auch die Bedeutung des Radverkehrs im Bereich der Intermodalität weiter gefördert werden. Ebenso können hierzu neue Mobilitätsangebote wie CarSharing und Leihfahrzeuge, für die ein grundsätzliches Interesse bei den Leverkusenern vorhanden ist, einen Beitrag leisten. Aufgrund der starken Verflechtungen mit der Stadt Köln ist es empfehlenswert, in Bezug auf diese Systeme mit vorhandenen und/oder geplanten Systemen in Köln zu kooperieren.